QUANDO NÃO SE PROCURA CORRIGIR OS PEQUENOS DEFEITOS RESVALA-SE POUCO A POUCO PARA OS MAIORES (Imitação de Jesus Christo)

Diário da Manhã

O mais lido Fundado em 16 de Abril de 1927 R\$ 1,00 08 PÁGINAS

Fundador: Carlos de Lima Cavalcanti - Recife, sexta - feira 24 de maio de 2024 - ANO XXIV Nº 26.536 DIRETORIA: BEATRIZ GOUVEIA

Por que turbulência em voos está mais frequente com aquecimento global, segundo estudo

ma forte turbulência e m u m v o o d e L o n d r e s p a r a Cingapura causou a morte de um britânico de 73 anos e deixou mais de 30 feridos.

O avião sofreu uma queda de altitude repentina que lançou pessoas e objetos pela cabine. Ele fez um pouso de emergência em Bangkok, na Tailândia.

A suspeita é que o britânico tenha morrido de ataque cardíaco durante o incidente.

A companhia aérea Singapore Airlines diz que 211 passageiros e 18 tripulantes estavam a bordo.

O caso causou repercussão em todo o mundo e gerou debates sobre as turbulências em voos. Segundo pesquisadores, elas aumentaram à medida em que a mudança climática aqueceu o planeta.

C i e n t i s t a s d a Universidade de Reading, no Reino Unido, estudaram a chamada turbulência de ar claro (quando a temperatura potencial aumenta com a altura), que é mais difícil para os pilotos evitarem.

Eles descobriram que a turbulência severa aumentou 55% entre 1979 e 2020 em uma rota tipicamente movimentada do Atlântico Norte.



Os pesquisadores atribuem o aumento às mudanças na velocidade do vento em grandes altitudes ao ar mais quente resultante das emissões de carbono.

"Após uma década de pesquisa mostrando que a mudança climática aumentará a turbulência de ar claro no futuro, agora temos evidências sugerindo que o aumento já começou", disse o professor Paul Williams, cientista atmosférico da Universidade de Reading, coautor do estudo.

"Devemos investir em sistemas aprimorados de previsão e detecção de turbulência para evitar que o ar mais agitado se traduza em voos mais irregulares nas próximas décadas".

As rotas de voo nos EUA e no Atlântico Norte tiveram os maiores aumentos, mas Europa, o Oriente Médio e o Atlântico Sul também tiveram aumentos significativos na turbulência, segundo os pesquisadores.

O estudo foi publicado na revista Geophysical Research

O professor Williams disse que o aumento da turbulência se deve ao maior cisalhamento do vento — ou diferenças na velocidade do vento — na corrente de jato, um forte sistema de vento que sopra de oeste para leste, cerca de cinco a sete milhas acima da superfície da Terra. Isso existe, em grande parte, devido a uma diferença de temperatura entre o equador e os polos.

Embora os satélites não possam ver a turbulência, eles podem ver a estrutura e a forma da corrente de jato, permitindo que ela seja analisada.

O radar pode captar a turbulência das tempestades, mas

a turbulência do ar claro é quase invisível e difícil de detectar.

Cintos apertados

Voos turbulentos não são apenas desconfortáveis, mas também podem causar ferimentos aos passageiros. A turbulência severa como a do voo de Londres para Cingapura é muito rara, mas a turbulência de ar claro pode surgir do nada, quando os passageiros não estão com o cinto de segurança.

"Ninguém deve parar de voar porque tem medo de turbulência, mas é sensato manter o cinto de segurança apertado o tempo todo, a menos que você esteja se movendo, que é o que os pilotos fazem", disse o professor Williams. "Isso é quase uma garantia de que você estará seguro mesmo nas piores turbulências."

Há também consequências financeiras.

A indústria da aviação perde anualmente entre US\$ 150 milhões (R\$ 728 milhões) e US\$ 500 milhões (R\$ 2,5 bilhões) apenas nos EUA devido aos efeitos da turbulência, incluindo o desgaste das aeronaves, disseram os pesquisadores.

Também tem um custo ambiental, pois os pilotos queimam combustível evitando a turbulência.

DIÁRIO DA MANHÃ O MAIS LIDO

Tempo hoje em Recife

26° 22°







Dólar Turismo : 5,3054

Etarismo e Inclusão no Mercado de Trabalho

m homenagem ao professor talento e conhecimento Me. José Ferreira da Costa, conhecido como professor Ferreirinha, cuja dedicação e conhecimento no mundo das letras há mais 51 anos de profissão são um exemplos inspiradores na luta por um mercado de trabalho mais inclusivo e justo para todas as gerações.

O etarismo, ou preconceito etário, é uma forma de discriminação que afeta significativamente a vida profissional de pessoas mais velhas, especialmente aquelas na terceira idade. No contexto do mercado de trabalho, o etarismo manifesta-se de maneira velada, com muitas empresas hesitando em contratar profissionais experientes, apesar de suas qualificações e vasto conhecimento. Este preconceito, embora muitas vezes não declarado explicitamente, cria um ambiente no qual indivíduos mais velhos se sentem impotentes e desvalorizados.

A exclusão de trabalhadores mais velhos tem múltiplas consequências negativas, tanto para os indivíduos quanto para a sociedade. Profissionais experientes frequentemente se encontram em uma situação paradoxal: apesar de possuírem uma vasta experiência e conhecimentos acumulados, são preteridos em favor de candidatos mais jovens. Isso resulta em uma perda de autoestima e sentimentos de inutilidade, contribuindo para a deterioração da saúde mental e emocional desses indivíduos.

Além do impacto pessoal, a exclusão de profissionais mais velhos representa um desperdício de

Diário da Manhã O mais lido Fundado em 16 de Abril de 1927 RUA BARROS BARRETO, Nº 16 SANTO AMARO FONE: (81) 3224-6967 / REPRESENTANTE ESSIÉ PUBLICIDADE E PROPAGANDA LTDA

acumulado. Essas pessoas, que muitas vezes contribuíram de maneira significativa para o desenvolvimento de suas áreas de atuação, têm muito a oferecer em termos de mentoria e transferência de conhecimentos para as gerações mais jovens.

Do ponto de vista jurídico, a discriminação por idade é proibida por diversas legislações ao redor do mundo. No Brasil, a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 7º, inciso XXX, veda a discriminação quanto a salário e critérios de admissão do trabalhador por motivo de idade. Além disso, o Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003) reforça o direito ao trabalho, sem discriminação por idade, para pessoas com mais de 60 anos

Apesar dessas proteções legais, a discriminação etária persiste, muitas vezes de forma dissimulada. As empresas podem evitar a contratação de indivíduos mais velhos por meio de práticas como a exigência de qualificações desnecessárias ou a preferência por perfis mais jovens sem justificativa concreta. Esta prática não só infringe a legislação vigente, mas também priva a sociedade do valioso capital humano que esses profissionais representam.

Para reverter este cenário, é essencial que empresas e a sociedade em geral adotem políticas inclusivas e valorizem a diversidade etária no ambiente de trabalho. Algumas medidas concretas incluem:

- a) Sensibilização e Educação: Campanhas de sensibilização podem ajudar a mudar a percepção sobre trabalhadores mais velhos, destacando os benefícios de uma equipe diversificada em termos de idade
- b) Políticas de Inclusão: Estabelecimento de políticas claras de inclusão que promovam a contratação e retenção de profissionais mais velhos, garantindo oportunidades iguais para todos.
- c) Programas de Mentoria:



Implementação de programas de mentoria onde trabalhadores mais velhos possam compartilhar seu conhecimento e experiência com profissionais mais jovens, criando um ambiente de aprendizado mútuo.

- d) Flexibilidade no Trabalho: Oferecer condições de trabalho flexíveis que atendam às necessidades específicas dos trabalhadores mais velhos, como horários flexíveis e oportunidades de trabalho remoto.
- d) Reconhecimento e Valorização: Criação de programas de reconhecimento que valorizem as contribuições dos trabalhadores mais velhos, incentivando um ambiente de respeito e apreciação pelo conhecimento acumulado.

É importante reconhecer que os profissionais mais velhos desempenham um papel vital no mercado de trabalho. Eles trazem uma perspectiva única, moldada por anos de experiência e adaptação a diversas mudanças econômicas e tecnológicas. Estes indivíduos não apenas construíram as bases sobre as quais muitas empresas operam hoje, mas também têm a capacidade de inovar e contribuir de maneiras significativas.

A valorização dos profissionais mais velhos não é apenas uma questão de justiça, mas uma estratégia inteligente para o desenvolvimento sustentável das organizações. Num mercado de trabalho cada vez mais dinâmico e competitivo, a diversidade de idade pode ser uma fonte de vantagem competitiva, promovendo a criatividade, a inovação e a resiliência.

No conflito entre gerações no mercado de trabalho, é fundamental promover um equilíbrio que inclua e valorize todos os profissionais, independentemente da idade. A experiência e o conhecimento dos trabalhadores mais velhos são inestimáveis, e sua inclusão pode enriquecer o ambiente de trabalho de maneira significativa. É necessário um esforço conjunto, de empresas e sociedade, para superar o etarismo e construir um mercado de trabalho verdadeiramente inclusivo e diversificado. Apenas assim poderemos aproveitar plenamente o potencial de todos os trabalhadores, criando um futuro mais justo e equilibrado para todos.

Prof. Dr. Pedro Ferreira de Lima Filho - Filósofo, Pedago e Teólogo -E-mail: filho9@icloud.com

DIÁRIO DA MANHÃ O MAIS LIDO





Advogada desaparecida: veja as últimas mensagens enviadas do celular de Anic

Anic desapareceu em 29 de fevereiro. Marido pagou um resgate de aproximadamente R\$ 4,6 milhões para libertar a mulher, o que, no entanto, não ocorreu até o momento

esde quando a advogada Anic de Almeida Peixoto Herdy desapareceu, em 29 de fevereiro, diversas mensagens foram enviadas ao marido dela por meio do celular que costumava ser usado por ela. Primeiramente, essas mensagens tinham um tom de ameaça e pediam um pagamento milionário para o resgate de Anic. O caso foi revelado pelo programa Fantástico, da TV Globo, no último domingo (19/5).

Depois, as mensagens passaram a orientar como seria a entrega do dinheiro do resgate e apontou Lourival Correa Netto Fadiga como intermediário do processo. Ele era amigo da família e foi preso por suspeita de planejar o sequestro da advogada.

Após a entrega de R\$ 4,6 milhões como resgate, Benjamin Cordeiro Herdy, marido de Anic, recebeu uma mensagem supostamente escrita pela mulher: "Querido Benjamin, hoje é um dia muito triste para a nossa família, é o dia que definitivamente irei me separar de vocês".

Dias depois, outra

mensagem foi enviada para um dos filhos da advogada. "Fui embora do Brasil. Conheci uma pessoa. Com ele que pretendo viver", dizia o texto.

Entenda o caso

Anic desapareceu em 29 de fevereiro. A mulher foi vista pela última vez antes de desaparecer no estacionamento de um shopping em Petrópolis, no Rio de Janeiro. O caso foi levado ao conhecimento da Polícia Civil apenas no dia 14 de março. Segundo o Ministério Público do Rio de Janeiro, a ideia de não levar os fatos ao conhecimento das autoridades partiu de Lourival, o que atrasou o início das investigações.

O marido da vítima, Benjamin Cordeiro Herdy, é herdeiro de uma fortuna no Rio de Janeiro e pagou um resgate de aproximadamente R\$ 4,6 milhões para libertar a mulher, o que, no entanto, não ocorreu até o momento.

Lourival, suspeito de ser o mentor do crime, era funcionário da família há aproximadamente três anos e se apresentou como policial



federal sem ser. Ele passou a realizar a segurança pessoal dos familiares de Anic, além de ter acesso irrestrito a cartões de crédito e às respectivas senhas.

No dia do pagamento do resgate, o grupo criminoso adquiriu um veículo de luxo, avaliado em RS 500 mil, pagos em espécie. Além do veículo, também foram comprados uma motocicleta e 950 celulares. A denúncia do Ministério Público também ressalta que o marido da mulher desaparecida realizou mais de quarenta transferências bancárias por orientação de Lourival.

"A linha de investigação da Promotoria de Justiça e da 105ª Delegacia de Polícia aponta para suspeitas de que a vítima sequestrada foi assassinada pelo grupo e teve seu cadáver ocultado, motivo pelo qual as investigações prosseguirão em procedimento investigatório criminal próprio. Também há indícios da prática dos crimes de lavagem de dinheiro e evasão de divisas que serão devidamente apurados", cita o MPRJ.

Ao Correio, a Polícia Civil do Rio de Janeiro informou que A 105ª Delegacia Policial segue em diligências para localizar a vítima e elucidar todas as circunstâncias do crime.

Ex-Raimundos, Rodolfo Abrantes denuncia abusos em igreja

ex-vocalista da banda Raimundos e atual cantor cristão Rodolfo Abrantes publicou, na quarta-feira (22), um desabafo nas redes sociais denunciando abusos que ele e a esposa, Alexandra Abrantes, sofreram enquanto frequentavam uma igreja da Bola de Neve, em Balneário Camboriú, em Santa Catarina.

O casal, que deixou a congregação há 13 anos, decidiu se pronunciar esta semana após os pastores da instituição serem acusados de desvios de dízimo. "Já fazem 13 anos que nos desligamos desse ministério. Em razão de não ter anunciado à época a nossa saída, muitas pessoas, principalmente na nossa cidade, ainda acham que estamos lá. Eu e minha esposa, Alexandra Abrantes, não temos conhecimento, nem compactuamos de absolutamente nada que tenha sido feito por meio da liderança desde 2011, quando saímos", comentou.

O compositor também relatou que sua esposa foi ofendida e que ele foi acusado de uma dívida que não existia. "Só posso falar do vivemos e sofremos através de um sistema, infelizmente, abusivo e opressor. Minha tentativa de ser discreto pra não fazer mais barulho não foi recíproca. Fomos cancelados por pastores que tínhamos como amigos, minhas músicas proibidas de tocar em cultos, minha esposa foi chamada de Jezabel pra baixo, fui acusado de uma dívida com o selo musical da igreja, tudo isso, talvez, com o intuito de se preservar e manter esse sistema funcionando", acrescentou.

Alexandra Abrantes, esposa de Rodolfo, se pronunciou no último domingo (19), relatando "manipulações" sofridas na instituição, por meio de comentário nas redes sociais. Ela ainda descreveu a líder da igreja em questão como "pastora só por título, pois nunca cuidou de ninguém a não ser de si mesma".

A Bola de Neve é a igreja na qual Peeter Lee Grando é pastor auxiliar — ele é pré-candidato a prefeito pelo PL em Balneário Camboriú.

O Ministério Público de Santa Catarina instaurou, na última terçafeira (21), uma notícia para apurar uma denúncia contra a instituição. A apuração foi aberta em razão da divulgação de "notícias de possíveo malversação de recursos públicos pela Organização da Sociedade Civil Árvore da Vida (Casa das Anas) e pelo Instituto para Empreendedoras (IPE)".

Heleno F. Gouveia Filho Beatriz F. de Gouveia

Tempo hoje em Recife

26° 22°



DM - Dolar hoje



Diário da Manhã Turismo RECIFE - SEXTA - FEIRA 24 DE MAIO DE 2024 Pág. 04

ESPAÇO VIDA MARINHA, EM PIEDADE, TERÁ EXPOSIÇÕES E É NOVO PONTO TURÍSTICO DE JABOATÃO

orla de Piedade, no município do Jaboatão dos Guararapes, ganhou, nesta quinta-feira (23), um equipamento inédito em Pernambuco, com a inauguração do Espaço Vida Marinha. O espaço, concebido numa parceria entre a Prefeitura do município e o Grupo Orizon, ocupa uma área de 250 m², na avenida Senador Sérgio Guerra. De acordo com a gestão municipal, o local servirá para exposições, debates, visitas de estudantes pesquisadores.

Mas também passa a ser o mais novo ponto turístico da cidade, pois Jaboatão é um dos principais destinos das tartarugas marinhas e a causa ambiental vem se tornando um grande atrativo para os viajantes. A data da inauguração, inclusive, foi escolhida por ser o Dia Mundial da Tartaruga.

Por falar em sustentabilidade, o Espaço Vida Marinha foi montado para servir de referência. Os nove contêineres foram reaproveitados, há painéis de energia solar e células de purificação da água de chuva para reuso. Quem visitar o local encontrará salas de exposição de materiais biológicos, de triagem de animais e a lojinha com produtos



artesanais feitos por artesãs jaboatonenses com temas referentes ao meio ambiente. As peças para a exposição referente à vida marinha foram cedidas pelas universidades Federal e Federal Rural de Pernambuco.

Em Jaboatão, todos os anos, tartarugas das espécies de pente, cabeçuda, oliva e verde chegam à orla de Jaboatão para depositar seus ovos e mais de três mil filhotes nascem. Por conta disso, a Prefeitura realiza um importante trabalho de m o n i t o r a m e n t o, fiscalização e proteção aos animais marinhos. Nesta

quinta, inclusive, começaram a ser instaladas 30 placas novas para alertar os frequentadores da praia sobre a presença e preservação dos ninhos.

No ato de entrega do Espaço Vida Marinha, o prefeito Mano Medeiros (PL), destacou que Jaboatão oferece o equipamento com uma nova filosofia para conscientizar as pessoas. "Precisamos ter consciência em relação ao meio ambiente. Essa é uma orla que temos que aprender a conviver e ter uma relação com a vida marinha. E esse espaço que que ficamos felizes de entregar, terá uma importante função. Aqui se poderá aprender desde cedo a preservar o meio ambiente", ressaltou Mano.

NOVA ORLA

O Espaço Vida Marinha também faz parte do planejamento da nova orla de Jaboatão. O primeiro trecho já está sendo utilizado pela população, entre o Sesc e a igrejinha de Piedade. As obras da segunda etapa estão em curso entre a igrejinha e a divisa com o Recife. O local receberá calçadão com equipamentos e a Avenida Senador Sérgio Guerra será totalmente requalificada.

Luiz Felipe Moura (colaborador autônomo)

DIÁRIO DA MANHÃ O MAIS LIDO

Tempo hoje em Recife

26° 22°



DM - Dolar hoje



Água adoece vítimas de tragédias naturais mesmo após enchentes

oenças infecciosas podem aumentar ainda mais o drama dos desabrigados pelas enchentes no Rio Grande do Sul. Um estudo da Universidade de Boston, nos Estados Unidos, divulgado ontem na revista Environmental Health Perspectives, mostrou que, passado o transbordamento da água do esgoto, moradores correm risco elevado de enfermidades gastrointestinais causadas por microrganismos como rotavírus, E. coli, Salmonella e Vibrio cholerae. Outra pesquisa, da Universidade de Monash, na Austrália, encontrou um pico na taxa de mortalidade por todas as causas até 60 dias depois da exposição às inundações.

A pesquisa norte-americana concentrou-se nas comunidades de Massachusetts, que fazem fronteira com o Rio Merrimack, e têm sido, frequentemente, afetadas por enchentes e transbordamento de esgoto. As descobertas, porém se aplicam a outras localidades expostas a um grande volume de precipitação, como ocorre no estado brasileiro.

"As maiores liberações de esgoto ocorrem quando a precipitação é mais intensa, pois isso produz uma abundância de chuva em um curto período", afirma Beth Haley, pesquisadora de pósdoutorado da Escola de Saúde Pública da Universidade de Boston (BUSPH) e líder o estudo. "Nossas descobertas são preocupantes porque as previsões de mudanças climáticas sugerem que chuvas intensas se tornarão mais frequentes e intensas, o que significa que os moradores de comunidades expostas a cursos de água contaminados por esgoto podem enfrentar risco aumentado de doenças gastrointestinais graves", diz.

Extremos

A equipe avaliou dados de precipitação e registros de saúde de 17 cidades de Massachusetts que fazem fronteira com o Merrimack. Os resultados mostraram que moradores de áreas afetadas por enchentes com transbordamentos de esgoto tinham 62% mais probabilidade de desenvolver doenças gastrointestinais nos dias que se seguiram ao evento, comparado a períodos em que a chuva não foi suficiente para provocar alagamentos. "Tememos que eventos de precipitação mais extremos devido às alterações climáticas estimulem transbordamentos de esgoto em grande escala, colocando a saúde dos residentes em risco ainda maior", diz Haley.

O biólogo Rodrigo Chitolina, mestre em microbiologia e parasitologia, explica que as águas das enchentes aumentam significativamente o risco de doenças infecciosas porque bactérias, vírus, protozoários e parasitas presentes no ambiente causam enfermidades, como infecções respiratórias, hepatite, leptospirose e dermatites.

Mortalidade cresce

A análise de uma década de inundações, que afetaram 34 países alerta que moradores de áreas alagadas correm um risco significativamente maior de morrer, incluindo impactos por doenças cardíacas e pulmonares, entre três e seis semanas após o evento, mesmo com a contenção das cheias. O estudo, liderado pela Universidade de Monash, na Austrália, foi publicado no fim do ano passado na revista British Medical Journal (BMJ).

Os professores Shanshan Li e Yuming Guo, da Escola de Saúde Pública e Medicina Preventiva, a nalisaram dados de 761 comunidades de várias partes do mundo que sofreram pelo menos um evento de inundação durante a década de 2000-2019. No total, revisaram informações de 47,6 milhões de mortes por todas as causas, incluindo 11,1 milhões por doenças cardiovasculares e 4,9 milhões por enfermidades respiratórias.

A equipe descobriu que o risco de morte aumentou e persistiu por até 60 dias (50 dias, no caso de óbitos cardiovasculares) após um dia inundado. A elevação foi de 2,1% para qualquer causa; 2,6% para doenças cardiovasculares, e 4,9% nas enfermidades respiratórias.

Exposição

"As cheias representam quase metade (43%) de todas as catástrofes naturais e prevê-se que a u mentem em termos de gravidade, duração e frequência no contexto das alterações climáticas", observa o artigo. Vinte e três por cento das pessoas em todo o mundo estão diretamente expostas a inundações superiores a 0,15m de profundidade em cada década.

Yuming Guo afirma que as associações estatísticas variaram com o tipo de clima local e foram mais fortes em populações com baixo nível socioeconômico ou com elevadas proporções de população idosa. "Sabemos agora que a questão é: os riscos de mortalidade mudam após as cheias na população em geral? A resposta é sim, e isso precisa ser levado em consideração nas respostas



políticas aos eventos de inundação", diz.

O estudo é observacional: ou seja, não estabeleceu relação de causa e efeito. Porém, os pesquisadores ressaltam que, em consequência de inundações, as mortes podem ser por causas naturais ou desencadeadas pela contaminação de alimentos e água, exposição a agentes patogênicos, dificuldade de acesso aos serviços de saúde e transtornos psicológicos.

Além das doenças infecciosas, a contaminação química da água pode causar irritações nas vias respiratórias. nos olhos e na pele. Em casos mais graves, pode resultar em intoxicação aguda ou crônica, afetando órgãos, como o fígado e os rins", afirma Chitolina, especialista no laboratório de biologia molecular e genética DB Diagnósticos. "As enchentes também aumentam o risco de acidentes, como cortes e ferimentos, que, se em contato com água contaminada, podem levar a infecções secundárias", explica.

Vermes

Gustavo Campana, médico especialista em parasitologia e diretor-médico do DB, também destaca que a presença de esgoto não tratado na água pode aumentar a carga de parasitas, como Ascaris lumbricoides (lombriga) e Taenia spp. (solitária). "Esses patógenos podem causar uma variedade de sintomas, desde leves a graves, representando um risco significativo para a saúde pública, especialmente em áreas onde o acesso à água potável e saneamento básico é limitado."

Uma preocupação da gastroenterologista Juliana Ayres de Alencar Arrais Guerra, do Centro de Cirurgia, Gastroenterologia e Hepatologia (Cighep), em Curitiba, é com possíveis surtos de hepatite A, cujos sintomas podem surgir até 50 dias após a infecção. "A transmissão da doença é por água e alimentos contaminados. Então, o contato da água com o esgoto é fator de risco", diz. "Além disso, há o contato das pessoas diretamente com a água suja, com o compartilhamento de banheiros nos abrigos e a dificuldade em higienizar mãos e alimentos."

A médica destaca que a vacinação em massa é uma medida crucial para evitar ou conter a abrangência de surtos da hepatite A. "A proteção da vacina começa, em geral, dentro de quatro semanas após a vacinação. Deve ser feito um reforço seis meses depois", ensina Juliana Ayres de Alencar Arrais Guerra. O Ministério da Saúde informou, em nota técnica, que crianças, gestantes e pessoas com algumas condições pré-existentes receberão a vacina no Rio Grande do Sul.

Impacto

A Equipe de Trabalho da Organização Mundial de Saúde (OMS) sobre Alterações Climáticas, Doenças Tropicais Negligenciadas (DTN) e Malária, fez a análise de 42.693 artigos científicos e constatou que ainda não existe uma compreensão suficiente dos impactos reais e potenciais das alterações induzidas pelo homem nos padrões climáticos na malária e nas DTN. "A crise climática tem o potencial de reverter décadas de progresso na saúde e no desenvolvimento globais", disse Tala Al-Ramahi, Diretora de Estratégia da Reaching the Last Mile. "É urgentemente necessário um maior investimento nas pesquisas para apoiar o desenvolvimento de intervenções oportunas e baseadas em evidências, e para nos permitir antecipar e mitigar as piores consequências das alterações climáticas na saúde humana.'

Tempo hoje em Recife

26° 22° DM - Dolar hoje



Opinião GP: Miami revela fragilidade, e McLaren prova que Red Bull não é imbatível

O GP de Miami foi uma grata surpresa neste início de temporada 2024 da F1. Porque a ascensão da McLaren jogou luz sobre histórias interessantes. A primeira delas e, talvez a mais importante, é que a Red Bull tem lá seus problemas. E a segunda coisa é: dá para vencer os taurinos. E isso já faz da badalada etapa americana a melhor até aqui no campeonato

IAMI SIMPLESMENTE APRESENTOU a melhor corrida deste início de temporada na Fórmula 1. E não, não é porque Max Verstappen se viu fora do degrau mais alto do pódio. Na verdade, ele teve papel importante dentro do enredo que colocou a McLaren no centro das atenções. Verstappen mostrou que a Red Bull também sangra, embora não tenha facilitado a vida de ninguém. O caso é que a prova ao redor do estádio dos Dolphins revelou enfim uma concorrência assertiva e combativa. Dá para vencer os taurinos, mas é preciso elevar o sarrafo. Lando Norris conseguiu neste domingo.

A verdade é que a McLaren não teve receio de ir além. Mesmo sendo um traçado singular e que tem pouco em comum com a maior parte das pistas do calendário, a equipe inglesa decidiu levar para os Estados Unidos um pacote de atualizações robusto. Praticamente uma versão B do MCL38. O time de engenheiros promoveu uma intensa revisão, que estendeu desde a asa dianteira à cobertura do motor, sem contar assoalho, sidepods e outros elementos. A capacidade de gerar maior downforce era a meta principal, bem como aprimorar o comportamento dos pneus.

E desde os primeiros momentos ficou claro que Norris, a quem a McLaren escolhera para carregar todos os elementos novos, teve nas mãos o equipamento certo para encarar não só a Ferrari, mas principalmente a Red Bull. Aqui, vale destacar: os ingleses já

haviam superado os italianos na prova anterior, na China.

Também é importante fazer uma ressalva: as atualizações foram tão certeiras que a McLaren poderia, de fato, ter varrido o fim de semana. E aqui é o ponto que destoa para Verstappen. Norris esteve perto da pole nas duas sessões de classificação, da sprint e a do GP, mas falhou em ambas. Precisou fazer provas de recuperação, e isso quase lhe tirou a chance neste domingo. Enquanto isso, e mesmo longe do conforto habitual do RB20, Max foi capaz de capitalizar em cima dos rivais, largando sempre na frente.

Mas antes da Red Bull, é preciso falar um pouco mais dessa McLaren. Ninguém entendeu os pneus médios que melhor que o time laranja, especialmente nas mãos de Lando. Isso foi fundamental para a primeira parte de sua corrida no domingo. Se em um primeiro momento ele ficou preso atrás de Sergio Pérez, quando se viu livre, foi capaz de impor um desempenho absurdo, consistência e melhor que o de Verstappen. E desta vez, sem erros

Chegou à liderança após a parada de quem vinha à sua frente. E aí se valeu do safetycar para manter a ponta, mesmo depois de seu pit-stop. A lambança da direção de prova o ajudou, é verdade, mas a performance que mostrou na sequência deixa claro: haveria uma disputa grande contra a Ferrari e Verstappen, Aqui também vale o destaque: Norris voou com os pneus duros uma surpresa para os oponentes. Assim que o carro de



segurança deixou a pista, o piloto do carro #4 neutralizou o ataque de Verstappen e logo abriu distância, para evitar qualquer ameaça do

Em qualquer outro cenário deste início de ano — e mesmo em 2023 —, o normal era Verstappen perseguir o rival, passar e se recolocar no trilho do triunfo. Mas não foi o aconteceu. Max tinha seus próprias dilemas a resolver.

Portanto, a vitória é mais do que merecida. Não só porque o inglês foi impecável e soube usar a seu favor o equipamento que tinha nas mãos, mas também na postura consciente da McLaren. "Sabíamos que o carro funcionaria aqui, mas o que vimos volta após volta, bem, foi uma surpresa. Estamos muito satisfeitos, também numa perspectiva futura", reconheceu o chefe Andrea Stella, principal responsável pelas mudanças feitas no modelo laranja.

E a perspectiva futura é positiva. A atualização surtiu efeito e, neste momento, a equipe britânica volta a um patamar muito semelhante àquele da metade da temporada passada, com a diferença que a virada começa um pouco mais cedo, desta vez. E isso tende a ser decisivo.

Principalmente diante de uma Red Bull que também possui suas fragilidades. Afinal, não foi um fim de semana tranquilo para os taurinos. Agora com tudo finalizado, dá para dizer que, em nenhum momento, Verstappen e a própria equipe se sentiram completamente confortáveis. O RB20 sofreu com a falta de aderência do traçado de Miami, e isso comprometeu também o acerto geral do carro. Quer dizer, mesmo um modelo vencedor como esse dos austríacos, ainda tem uma margem para melhora.

"Tivemos dificuldades com os pneus e o equilíbrio do carro durante todo o fim de semana e nunca me senti muito confortável. Além disso, em alta velocidade, o carro saía de frente e também tivemos muitas dificuldades com a aderência dos pneus. Não foi o nosso melhor fim de semana, e isso realmente mostra que tudo precisa funcionar bem para vencer corridas e não é tão fácil como as pessoas imaginam", disse Verstappen após o segundo lugar.

Ele tem razão. É aí que entra a concorrência. A McLaren deu o primeiro passo e mostrou por que a Red Bull não é tão imbatível

DIÁRIO DA MANHÃ O MAIS LIDO





ANUNCIAR

(81)3424-6989/3224-6967 (81)99894-9401

(81) 99871-0165

Trabalhador de aplicativo: sem proteção social, mas contra a regulação

otoristas e entregadores de aplicativos estão trabalhando mais e ganhando menos desde que as plataformas de mobilidade começaram a fornecer os serviços para os usuários. Entre 2012 e 2015, os motoristas tinham rendimento médio mensal de R\$ 3.100. Em 2022, o valor auferido era inferior a R\$ 2.400 (queda de 22,5%). No caso dos entregadores, a redução da renda média foi ainda mais aguda em um intervalo menor (- 26,66%), de R\$ 2.250 em 2015 para R\$ 1.650 em 2021.

Nos períodos indicados, houve aumento do número de trabalhadores disponíveis. Entre 2012 e 2015, a oferta de mão de obra de motoristas autônomos no setor de transporte de passageiros era de cerca de 400 mil trabalhadores. Em 2022, o total de ocupados se aproximava de 1 milhão. Já o número de entregadores inscritos nas plataformas saltou de 56 mil para 366 mil entre 2015 e 2021.

Os dados citados foram apurados no estudo Plataformização e precarização do trabalho de motoristas e entregadores no Brasil, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a partir de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) - Pesquisa Nacional por Amostra Domicílios Contínua (Pnad). Tanto para motoristas quanto para entregadores, a média dos rendimentos dos trabalhadores inscritos nas plataformas era inicialmente superior à média dos ocupados em atividades semelhantes.

Mais trabalho com menos dinheiro

Além da perda de remuneração, motoristas e entregadores inscritos em plataformas de mobilidade passaram a trabalhar mais. A proporção de motoristas com jornadas entre 49 e 60 horas semanais passou de 21,8% em 2012 para 27,3% em 2022. No caso dos entregadores, a proporção de quem tinha jornadas iguais ou superiores a 49 horas semanais passou de 19,9% em 2012 para 29,3% em 2022.

Com rendimento menor e mais horas de trabalho, motoristas e entregadores – que não têm carteira assinada, não recebem décimo terceiro salário nem recolhem para o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) - também perderam a proteção da Previdência Social por falta de contribuição voluntária. Entre 2012 e 2018, a média foi de 31,1% dos entregadores contribuindo, enquanto entre 2019 e 2022 essa média baixou para menos de um quarto (23,1%).

O fenômeno foi ainda mais agudo entre os motoristas, conforme mostra o estudo: "nota-se que, até 2015, os motoristas de passageiros

detinham taxa de contribuição previdenciária muito superior aos demais grupos considerados. Especificamente em 2015, pouco menos da metade dos motoristas de passageiros (47,8%) contribuía, em comparação com 28,6% dos trabalhadores por conta própria e 20,6% dos empregados sem carteira assinada. Após 2015, quando começam a se difundir os aplicativos de transporte, a cobertura previdenciária dos motoristas de passageiros se reduz quase pela metade, somente 24,8% dos trabalhadores em 2022."

Breque dos APPs

A precarização das condições de trabalho levou motoristas e entregadores a paralisar as atividades em 25 de julho de 2020, durante a epidemia de covid-19. O Breque dos Apps, como a mobilização ficou conhecida, tinha como pauta o aumento do valor pago por quilômetro rodado e do valor da taxa mínima paga pela entrega. Os trabalhadores também reivindicavam o fim do sistema de pontuação e a reativação de cadastros bloqueados pelas plataformas.

A situação de motoristas e entregadores inscritos nos aplicativos levou o governo federal a instituir, entre 1° de maio e 28 de novembro do ano passado, um grupo de trabalho (GT) tripartite com representantes de empresas, dos trabalhadores e do próprio governo para elaborar uma proposta consensual de regulamentação das atividades de transporte de pessoas, de bens e outras, executadas por intermédio de plataformas tecnológicas.

Ŏ prazo de funcionamento do GT chegou ao fim sem perspectiva de acordo para proposta conjunta que resultasse em projeto de lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional. Em março deste ano, o governo federal apresentou sozinho o projeto de lei complementar, que trata da relação de trabalho entre motoristas e empresas que operam aplicativos de transporte individual (PLP nº 12/2024).

A tentativa frustrada de consenso é descrita no estudo O grupo tripartite brasileiro e os desafios de compor uma proposta de regulação do trabalho coordenado por plataformas digitais, também publicado pelo Ipea. De acordo com o documento, entre as razões para o fracasso está a baixa representação sindical dos trabalhadores e das empresas, o que resultou na falta de rotina de negociação coletiva.

Essa falta institucionalização resultou na ausência de uma linguagem comum entre empresas e trabalhadores envolvidos nas negociações. Enquanto a pauta de reivindicações da bancada laboral do GT se baseava na linguagem do direito do



trabalho estabelecido, as propostas da bancada empresarial se baseavam em linguagem própria e enfatizavam, em vários momentos, a necessidade de novo marco legal para o que alegavam ser uma nova forma de trabalho, entre as empresas de plataformas digitais e os sindicatos dos trabalhadores plataformizados", diz o texto. Empreendedor ou trabalhador

O Ipea também publicou estudo O que pensam os entregadores sobre o debate da regulação do trabalho por aplicativos?, elaborado por pesquisadores do Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília (UnB), sobre o perfil dos trabalhadores a partir de pesquisa tipo survey com aplicação de questionário, de forma presencial e online, junto a 247 motoristas e entregadores que atuavam no Distrito Federal no primeiro semestre de 2023.

O estudo mostra que a categoria tem posicionamento ambíguo, que alterna a autoimagem de que são empreendedores - e precisam de autonomia em relação ao Estado para o bom desenvolvimento e liberdade de suas atividades -, com a autocompreensão de que são trabalhadores e assim devem reivindicar direitos sociais previstos em outras ocupações laborais

"Constituiu-se, nos últimos anos, um pensamento hegemônico de que o contrato de trabalho - ou, em outras palavras, ser celetistas ou 'fichado' – é sinônimo de subordinação a um patrão e, portanto, de sujeição às mais diversas formas de exploração, discriminação, assédio etc. Dessa forma, trabalhar por meio de um aplicativo dá a sensação de não haver uma relação de subordinação e, consequentemente, haveria maior liberdade nas escolhas da vida laboral, ainda que isso implique jornadas excessiva de mais de 14 horas diárias e seis dias por semana", afirma a pesquisa.

Para o economista Carlos Henrique Leite Corseuil, diretor de Estudos e Políticas Sociais do Ipea, e membro do corpo editorial que decidiu pela publicação dos três estudos, os trabalhadores inscritos em aplicativos "percebem o contrato CLT ou a legislação trabalhista como amarras em relação à jornada de trabalho. Temem enrijecer jornada, enrijecer remuneração. Eles acham que vão ficar atrelados ao salário mínimo, à remuneração mínima, Mas não percebem que, sozinhos, negociando com as empresas, não estão conseguindo ter autonomia em relação à definição de um monte de coisas do trabalho, frente ao que as empresas estão impondo a eles. O economista assinala que

os trabalhadores "falam muito que prezam pela autonomia, que querem autonomia e, por isso, até são reticentes a serem enquadrados como empregados na legislação trabalhista. Mas, na verdade, depois depurar um pouco melhor os dados, é possível ver que eles não têm muita autonomia em diversos critérios. Não são livres para precificar o serviço, para estabelecer a jornada de trabalho e nem para definir qual cliente quer atender ou não. Há aparente contradição nessa posição dos trabalhadores em relação ao quanto de autonomia, de fato, eles têm ou pensam que têm.

Conforme os resultados apurados pelos pesquisadores da UnB para o Ipea, "a imensa maioria dos entregadores" é de homens (88,3%); pretos ou pardos (75,2%). Quanto à faixa etária, a maior parte tem entre 26 e 30 anos (26,7%), seguido pelas faixas etárias de 31 a 35 anos (21,5%), 20 a 25 anos (19,8%) e 36 a 40 anos (14,2%). Observou-se pequeno percentual de jovens adultos de 18 a 20 anos (5,7%) e de pessoas com idade superior a 50 anos (12,2%).

Os três estudos estão publicados na 77º edição do Boletim Mercado de Trabalho do Ipea, disponíveis no link da instituição

Tempo hoje em Recife



DM - Dolar hoje



(81) 99871-0165

ANUNCIAR (81)3424-6989/3224-6967 (81)99894-9401

INFORMATIVOSINDAPE

INFORMATIVOS INDO A PE

SPORMA TO DO ADVOCADO DO LO 1000 O A PARA ANDRO DO BROAD-S SANDO EN 15 OF THE PROPERTY OF THE PROPERTY

Tempo hoje em Recife

DM - Dolar hoje

Dólar Comercial: 5,1620 Dólar Turismo: 5,3054

ANUNCIAR (81)3424-6989 3224-6967/3424-6967 (81) 99871-0165